

Schätze der Welt

Von indischen Eisenbahnen

Victoria Bahnhof Mumbai	1
Victoria Bahnhof Mumbai - Filmtext	1
Darjeeling-Bahn	4
Darjeeling-Bahn-Filmtext	6

Victoria Bahnhof Mumbai

Nach zehn Jahren Bauzeit wurde er 1888 eingeweiht. Ankommende Schiffe sahen schon von weitem seine Kuppel. Er symbolisierte den Machtanspruch der Briten in Indien und er war ein Brückenpfeiler für die Erschließung des Subkontinents: Victoria Terminus, ein Bahnhof im Zentrum Bombays, dem heutigen Mumbai. Monumental in seinen Ausmaßen, reich verziert und im Detail verspielt, verband das Gebäude den neugotischen Stil der viktorianischen Zeit mit Elementen indischer Baukunst. Vor allem aber war die Architektur funktional, ausgerichtet auf die Erfordernisse eines Großstadtbahnhofs. Über 1100 Züge fahren hier ein und aus, jeden Tag. Es gibt Bahnhöfe, die größer sind, aber keiner ist so betriebsam wie der Victoria Terminus: drei Millionen Passagiere werden tagtäglich hier abgefertigt.

Der Film beobachtet einen normalen Tag, 24 Stunden, im Victoria Terminus, einem Bahnhof, der niemals schläft.

Buch und Regie: Rolf Lambert

Kamera: Alok Upadhyay

Victoria Bahnhof Mumbai - Filmtext

Zwei Uhr früh. Gerade zwei Stunden ruht Indiens geschäftigster Bahnhof – dann erwacht Victoria Terminus zu neuem Leben.

Victoria Terminus, ein Bahnhof im Herzen Bombays, steingewordener Herrschaftsanspruch der britischen Kolonialmacht in Indien. Wer mit dem Schiff ankam, sah schon von weitem seine Kuppel. Ein funktionales Gebäude, einer der größten Bahnhöfe der Welt. Seit einigen Jahren heißt er offiziell nach einem Hindu-

König: Chhatrapati Shivaji Station. Für die Menschen in Bombay ist er Victoria Terminus geblieben, sie nennen ihn kurz VT.

Rushhour. Von 62 Bahnhöfen im Großraum Bombay fahren am Morgen Pendler zur Arbeit ins Zentrum der Stadt. Knapp drei Millionen Menschen passieren den Bahnhof. Jeden Tag, 365 mal im Jahr.

In Indien heißen die Lokführer Motormen. 500 Motormen beginnen ihren Dienst in VT. Einer von ihnen ist Joaquim Gonsalves. Auch morgens um zehn beginnt sein Arbeitstag mit einem Alkoholtest. Jetzt noch den Lokomotivführerkoffer überprüfen - Flagge, Fackel, Lampe, Fahrtenbuch, alles ist an seinem Platz. Die Schicht beginnt. Mehr als 1100 Vorortzüge verkehren täglich im Großraum Bombay. Bombay, oder Mumbai, wie die Stadt inzwischen heißt, ist mit über 15 Millionen Einwohnern ein Moloch. Die Straßen sind ständig verstopft. Auch wenn sie langsam fahren und ständig halten, sind die Züge das schnellste Verkehrsmittel der Stadt- und dementsprechend voll.

Wie ein Aderwerk durchziehen die Bahngleise die Stadt. Die indische Eisenbahn: mit 14 Millionen Passagieren und 14.000 Zügen täglich, mit 60.000 Kilometern Schiene und 350.000 Waggons ist sie heute der größte Bahnbetrieb der Welt. Und in Bombay fing alles an. Hier ließen die Briten 1853 die erste Bahnlinie Indiens bauen. Von Bombay aus erschloss die Eisenbahn den riesigen Subkontinent. Was fehlte, war ein Symbol. Ein Symbol für die Bedeutung der Eisenbahn und die Bedeutung Bombays als das Handelstor Britisch-Indiens. Was fehlte, war ein Gebäude wie Victoria Terminus. Der Aufschwung Bombays hatte Mitte des 19. Jahrhunderts begonnen, dank des weltweiten Baumwollbooms. Diese Blütezeit spiegelt sich bis heute in den Gebäuden der Stadt.

In Europa, vor allem in England, war damals die Architektur der Gotik wiederentdeckt worden. Und auch in Bombay schafften die Briten Raum für Gebäude gotischen Stils. Die neo-gotischen Bauten sollten die Macht des Empires repräsentieren und gleichzeitig ihrer Aufgabe dienen: der effektiven militärischen und zivilen Verwaltung Indiens. Das Gericht, die Universität, das Gebäude der Stadtverwaltung, entstanden in dieser Zeit. Und als herausragendes Beispiel der viktorianisch/neo-gotischen Architektur in Bombay – der Victoria Terminus.

Kaum 20jährig war Frederick William Stevens nach Indien gekommen. 1878 erhielt der begabte junge Architekt den Auftrag, das damals größte und wichtigste Gebäude Britisch-Indiens zu entwerfen. Schon die Pläne erhielten Auszeichnungen. Zehn Jahre wurde gebaut, Kosten wurden nicht gescheut. 1888 war der Bahnhof

fertiggestellt. Ein herausragendes Beispiel für das Zusammenspiel englischen Ingenieurgeistes mit indischer Handwerkskunst.

Im Victoria Terminus geht es "etwas" ruhiger zu. Es ist Mittagszeit ...die Zeit der Dhabha Wallahs, der Essensausträger von Bombay. Tausende verdienen damit ihr Geld: morgens sammeln sie in den Wohnvierteln der Stadt die Dhabas ein. So heißen die Behälter; in jedem ist ein anderes Essen. Abertausende Frauen haben es zuhause für ihre im Zentrum arbeitenden Männer gekocht.

Die Dhaba-Männer bringen jedem einzelnen „sein“ Essen an den Arbeitsplatz, auf die Minute. Dem Chaos der 15-Millionen-Metropole zum Trotz. Das zuverlässige Aderwerk der Vorortzüge macht es möglich. Geplant war Victoria Terminus zunächst nur als Endstation für den Fernzugverkehr. Ende der 20er Jahre wurde er erweitert. Seit dieser Zeit verkehren auch die Vorortzüge im Victoria Terminus. Mehr als Tausend sind es heute. Vierhundert Meter lang erstrecken sich die überdachten Bahnsteige. Überall fällt Tageslicht ein. Die Dachkonstruktion aus Stahl und Glas tragen massive Pfeiler, ihre Kapitelle sind aus Eisen geschmiedet. Diese Kapitelle wurden von Hand aus weißem Sandstein gemeißelt. Die sogenannte Star Chamber war der noble Warteraum für die Reisenden 1. Klasse. Heute werden hier Tickets verkauft. Die Treppe im Hauptgebäude durfte einst nur von Offizieren genutzt werden. Heute führen sie zu den Büros der Eisenbahnverwaltung und hinauf in die Kuppel. Der Architekt Stevens errichtete sie mit einer damals neuartigen Technik: eine Rippenkonstruktion trägt den achteckigen Dom. Die Kuppel thront über dem Haupteingang des Bahnhofs: ihre einzige Funktion ist Eindruck zu machen, Landmarke zu sein.

Bevor die nachmittägliche Rushhour beginnt, geht man in VT dem Alltag nach. Jetzt werden die Pakete für die am Abend abfahrenden Fernzüge sortiert. Zugleich sind die Tageseinnahmen der entfernten Bahnhöfe angekommen. In VT wird das Geld verwahrt. Die Schuhputzer haben immer zu tun, aber die Dhaba Wallahs haben inzwischen ihr Essen verteilt – und warten jetzt auf den Zug, der sie zurück in die Vororte bringt. Und Lokführer Gonsalves hat für heute Feierabend. Auch die Gepäckträger ruhen sich am Nachmittag aus, der Abend wird anstrengend. Auf dem Dach arbeitet ein Wartungstrupp. Die Männer nehmen die Planen ab, die den Bahnhof vor dem tropischen Regen schützen. Der jährliche Monsun und der Smog der Großstadt setzen dem alten Gebäude zu. Es zu bewahren ist wichtig, der Bahnhof ist architektonisch einzigartig. Viktorianisch-gotische Gebäude entstanden auch in Kanada und Australien, doch in Bombay entwickelte sich ein ganz eigener neo-gotischer Stil, durchsetzt mit indischen Architekturelementen und dem tropischen Klima Indiens angepasst. Dicke Mauern, große luftige Räume, tiefe Veranden sorgen für angenehme Kühle im Inneren des Gebäudes. Vor allem in den

Fassaden leistet sich der neo-gotische Bahnhof Extravaganz. Der Architekt war Engländer, aber finanziert haben den Bau vor allem indische Geschäftsleute. Auch die indischen Handwerker haben auf dem Bauwerk unverkennbar ihre Handschrift hinterlassen. Die symmetrische Gebäudeanlage brechen, scheinbar willkürlich, vorspringende Erker, Stützpfeiler ohne statische Funktion, in Stein gehauene Fabelwesen. Steinschnitzereien zeigen die indische Pflanzen- und Tierwelt, wichtige Persönlichkeiten der Zeit, sowie das indische Kastenwesen. In Stein gehauen auch die Grundpfeiler der britischen Kolonialwirtschaft. Die Skulpturengruppen symbolisieren Handel, Ingenieurskunst, Landwirtschaft. Und in hundert Metern Höhe thront die sogenannte „Lady of Progress“, damals das Symbol des Fortschritts.

Am späten Nachmittag. Die Büros und Geschäfte Central Bombays schließen. Auf VT rollt eine neue Welle zu. Die Menschen wollen nach Hause, zurück in die Vorstädte. Spät am Abend herrscht in einem anderen Flügel des Bahnhofs Hochbetrieb. Die Nachtzüge verbinden Bombay mit dem Rest des Subkontinents. In der Fernzughalle warten die Reisenden. Auch an den Garküchen Gedränge. Südindische Dosa oder Pau Bhaji, Gemüsebrei mit Brot und Butter, bevor es auf die Reise geht. 450 Gepäckträger arbeiten im Bahnhof, in zwei Schichten. Porter Jagdish hat heute Spätschicht, das bedeutet mehr Arbeit aber auch mehr Lohn. Die Gepäckträger von VT lassen sich nicht aus der Ruhe bringen, mögen es die Passagiere noch so eilig haben. Sie sind spät dran und der Varanasi-Express wartet nicht. Es ist einer der letzten Fernzüge, die am späten Abend von VT aus abfahren. Nun wird es tatsächlich ruhig im Victoria Terminus. Der letzte Ticketschalter schließt.

Nur zwei von 24 Stunden schläft Indiens geschäftigster Bahnhof. Schon um fünf nach vier erwacht Victoria Terminus für einen neuen Tag, bereit für die nächsten drei Millionen Passagiere.

Buch und Regie: Rolf Lambert

Darjeeling-Bahn

Die Himalaja-Gebirgsbahn nach Darjeeling

Die Schmalspurbahn der "Darjeeling Himalayan Railway" erklimmt qualmend und ächzend über 2.000 Meter Höhe. Der Bau einer der ersten Gebirgsbahnen der Welt war eine technische Meisterleistung.

Ständig muss der Zug versorgt werden, mit Kohle, Wasser, Öl. Der Aufstieg in die Berge ist Schwerstarbeit für die bis zu hundert Jahre alten Lokomotiven - und für das Eisenbahnpersonal.

1881 fuhr der erste Dampfzug von der tropischen Ebene Bengalens ins Vorgebirge des Himalaja.

Britisches Understatement würdigt den Zug mit einem liebevollen Spitznamen: "Toy Train", Spielzeugbahn. Ein unverwüstliches Spielzeug, das nach über hundert Jahren noch immer mit originaler Technik funktioniert. Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn damals äußerst effektiv; sie reduzierte die Transportkosten und machte den Tee aus Darjeeling erschwinglich und berühmt. Heute wird der Tee mit Lastwagen transportiert. Doch wie früher fährt die Darjeelingbahn mitten durch die Bazare der Bergdörfer, vorbei an Klöstern hoch in den Wolken, an Gauklern, die an der Strecke über ein Drahtseil balancieren, an Frauen, die auf einem Nebengleis weben und ausgedehnten Teeplantagen.

Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn äußerst effektiv...

Die Darjeelingbahn war vorbildhaft für die weltweiten, im Wortsinn bahnbrechenden Umwälzungen durch den Ausbau der Eisenbahn im 19. Jahrhundert.

Indem sie die nostalgische Dampfbahn und ihre atemberaubende Strecke zum Weltkulturerbe erklärten, würdigte die UNESCO "die herausragenden Ingenieursleistungen bei der bahntechnischen Erschließung einer Gebirgslandschaft von großer Schönheit".

Daten & Fakten

Kulturdenkmal: Himalaja-Gebirgsbahn in Darjeeling

UNESCO-Ernennung: 1999

1881

Eröffnung der 88 km langen Bahnstrecke

1889

Entwicklung der sogenannten "B" class Lokomotiven durch Sharp, Stewart in Manchester

1915

Erwerb zweier "Pacific" Lokomotiven

1915

Zugverbindungen nach Kishenganj und Kalimpong werden eingeführt

1947

Unabhängigkeit Indiens, dadurch Veränderungen im Schienenverkehr

1947-1950

Planung und Durchführung des Assam Eisenbahn Projekts

1950

Schwere Überflutungen führen zur Aufgabe der Teesta Valley Strecke, Rückkehr zur ursprünglichen Linie von Siliguri nach Darjeeling

1960

Erweiterung der Strecke um 8 km um eine Verbindung zur neuen Strecke von Kalkutta nach Farakka zu schaffen

ab 1970

Vernachlässigung der Maschinen, des Güterverkehrs und des Passagierverkehrs

2000

Erwerb zweier Diesellokomotiven, neues Engagement im Nahverkehr und Tourismus

Ein Film von Anja Freyhoff und Thomas Uhlmann

Darjeeling-Bahn-Filmtext

Ständiger Lärm, Unrat, Staub unter einer glühenden Sonne. Zu Kolonialzeiten litten die Soldaten und Beamten aus England stark unter dem heißen Klima Bengalens. Die Briten erschlossen sich Wege in kühlere Regionen - hier ins Vorgebirge des Himalaja. Am Ende dieser Schmalspurstrecke - Spurbreite 61 Zentimeter - liegt Darjeeling, Erholungsort der Kolonialherren und heute Synonym für Tee. In die Berge! Der Bau der 88 Kilometer langen Strecke war eine technische Meisterleistung.

1881 wurde die Bahn in Betrieb genommen. Trotz vieler Rückschläge und schier unpassierbarem Gelände. Britisches Understatement würdigt den Zug mit einem liebevollen Spitznamen: "Toy Train", Spielzeuggbahn. Ein Spielzeug, das nach über hundert Jahren noch immer seinen Zweck erfüllt. Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn äußerst effektiv; sie reduzierte die hohen Transportkosten und machte den Tee aus Darjeeling erschwinglich und berühmt. Die Schwüle der Ebene liegt hinter uns. Kokospalmen und tropische Pflanzen sind der Gebirgsvegetation gewichen: Fichten, Moose, Farne. In Serpentinaen geht es bergauf.

Wird es besonders steil, streut der Maschinist Asche auf die Gleise. 2000 Höhenmeter müssen bewältigt werden. Bei den beengten Platzverhältnissen stellte dies die Konstrukteure oft vor gewaltige Probleme. Deren Lösung hieß: Rangieren. Der Zug fährt rückwärts über eine Weiche, dann wieder vorwärts, alles im

Zickzack. Die Z-Kehre war erfunden! Mit ihr konnte auf engstem Raum ein großer Höhenunterschied überwunden werden. Sechs Z-Kehren wurden auf der Strecke gebaut.

Die Bahn und ihre Gleise sind noch vollständig intakt und funktionieren mit der Gleistechnik der ersten Stunde, den originalen Bauteilen, den alten Waggons und Lokomotiven. - Dank dieser Werkstatt! Aus Alteisen werden neue Teile für die Lok geschmiedet. Ersatzteile wären nirgendwo mehr zu bekommen - außer im Museum. Seit über 100 Jahren werden hier die Züge repariert und auf dem technischen Stand des 19. Jahrhunderts gehalten. Alle Waggons wurden hier gebaut. Von Zeit zu Zeit muss die Holzverkleidung komplett erneuert werden.

Einfahrt in den Ort Kurseong, der durch die Eisenbahn zum geschäftigen Marktflecken wurde - auf gut 1500 Meter Höhe. Die Darjeelingbahn ist ein gutes Beispiel für den Einfluss eines neuen Transportsystems auf die Entwicklungen einer Region. Sie war weltweit Vorreiter für die im Wortsinn bahnbrechenden Umwälzungen durch den Ausbau der Schienenwege im 19. Jahrhundert. Vorbeifahrt an Stupas, Stätten der Andacht am Wegesrand. Die Bewohner der Gebirgsregion sind mehrheitlich Buddhisten. Unterhaltung auf halber Strecke ... eine Gauklerfamilie auf den Gleisen.

Ständig muss der Zug versorgt werden, mit Kohle, Wasser, Öl. Der Aufstieg in die Berge ist Schwerstarbeit für die bis zu hundert Jahre alten Lokomotiven - und für das Eisenbahnpersonal. In diesem Klima wächst der "Champagner unter den Teesorten". Hier friert es nie. Oft ist es neblig-feucht und kühl, die Temperaturen liegen im Durchschnitt um 12 Grad. Die Teeblätter werden immer noch von Hand gepflückt. Und auch verarbeitet wird der Tee wie in alten Zeiten: getrocknet, gerollt, gesiebt, fermentiert, wieder getrocknet, sortiert und verlesen. Den Indern ist der Darjeeling-Tee zu mild, so wird er fast ausschließlich exportiert. Heutzutage geht es allerdings per Lastwagen nach Kalkutta. Als Güterzug hat der Toy Train ausgedient. Nur noch zwei Personenzüge verkehren täglich auf der Strecke, die Bahn fährt nicht mehr wirtschaftlich. Gefahrlos kann auf den Gleisen für ein paar Stunden eine Teeküche betrieben werden.

In diesem Klima wächst der "Champagner unter den Teesorten". Hier friert es nie. Oft ist es neblig-feucht und kühl, die Temperaturen liegen im Durchschnitt um 12 Grad.

Freunde des Zuges und Eisenbahner kämpfen für den Erhalt der nostalgischen Dampfbahn. Und gegen die schnelleren Dieselloks, die jetzt schon auf einem Teil der Strecke fahren. Wir nähern uns dem höchsten Punkt der Fahrt. Eine Reise in

die Wolken. Das buddhistische Kloster von Ghoom. Auch Nebelkloster genannt, weil es häufig gänzlich in den Wolken verschwindet. Ein Ausblick auf das Massiv des Kantenchunga - mit über achteinhalbtausend Metern der dritthöchste Berg der Welt. Einfahrt in den Bahnhof Ghoom - fast 2300 Meter über dem Meer - der höchste Bahnhof auf unserer Strecke und einer der höchsten der Erde. Stationen wie der Bahnhof Ghoom entwickelten sich zu den wichtigsten Zentren im Leben der Menschen. Man trifft sich, tauscht Neuigkeiten aus, kauft und verkauft und geht allen möglichen Beschäftigungen nach - ein Nebengleis als Webstuhl.

In der Region Darjeeling leben neben Bengali und der Hauptbevölkerung, dem Bergvolk der Gurkhas, viele Nepalesen, Tibetaner und Chinesen im Exil. Die Grenzen zu Nepal, Sikkim und Buthan sind nur wenige Kilometer entfernt. Zwischen Ghoom und Darjeeling: der Batasia Loop, hier im Bau. Er ist einer von drei Schienenvollkreisen auf der Strecke. In einer 360°-Schleife, dem Loop werden 7 Meter Höhe gewonnen. Die Passagiere sind dankbar für die Abwechslung auf einer Reise, die acht Stunden, aber auch 12 oder gar 16 Stunden dauern kann. Kaum hat der Zug den Loop hinter sich, wird die Trasse wieder zum Bazar wie in allen Orten rechts und links des Toy Trains, der Lebensader im Und wie wie in alten Zeiten geht es weiter - nach Darjeeling. Auf einem schmalen Gebirgskamm gelegen, einst erholsames Hill Ressort der Briten, heute eine Stadt, die aus allen Nähten platzt. Dorje Ling, Platz der Donner, so der tibetanische Name - von den Engländern zu Darjeeling verballhornt. Oben, auf dem Kamm liegen die Sitze der ehemaligen Kolonialherren. In der Unterstadt, rund um den Bahnhof, drängen sich Basare und enge Gassen.

Die Villen der Engländer verfallen. Oder werden zu Hotels ausgebaut. Altehrwürdig-britisch: das Hotel New Elgin. Im Bahnhof von Darjeeling zu kolonialen Zeiten. Damals wie heute warten Passagiere mit ganz viel Zeit und Sack und Pack auf ihre Bahn. Während die Wolken von den nahen Bergriesen in die Täler Darjeelings herunterwandern, wird die Lok versorgt. Der unverwüstliche Toy Train der Darjeeling Himalayan Railway darf nur kurz verschnaufen. Schon geht es wieder über Berg und Tal, hinab ins tropische Tiefland von Bengalen, zurück in eine andere Welt.

Buch und Regie: Anja Freihoff und Thomas Uhlmann